



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

### Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

### About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

ENGIN. LIB.

TC

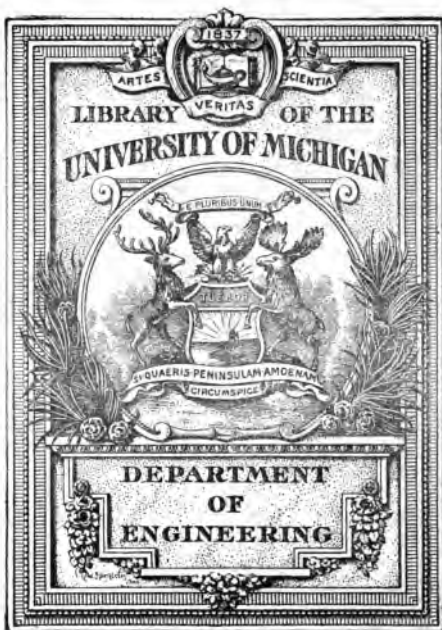
5

.16

1885g

A

773,617





GUIDE-PROGRAMME

DU

PREMIER

CONGRÈS INTERNATIONAL

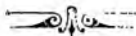
DE

Navigation Intérieure

qui se tiendra

A BRUXELLES

*du 24 Mai au 2 Juin 1885*



BRUXELLES

IMPRIMERIE H. LUPPENS, PÈRE  
1<sup>er</sup> CH. MALAÏRY

38, RUE DES FOULONS, 38

1885

TC  
605  
IL  
1885g



Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie  
et des Travaux publics

CONGRÈS INTERNATIONAL DE NAVIGATION INTÉRIEURE

EN 1885

Bruxelles, le 21 mars 1885.

RAPPORT AU ROI.

SIRE,

L'accroissement rapide de la production et la concurrence qui en est le résultat imposent, à toutes les nations industrielles, l'obligation de stimuler la consommation par l'abaissement du prix des produits.

L'un des moyens les plus puissants d'atteindre ce résultat consiste à développer et à améliorer les voies de communication, de façon à mettre les matières premières à portée du fabricant et les produits finis à portée du consommateur.

Sous l'influence de cette vérité, les chemins de fer se sont multipliés, des lignes de navigation régulières ont été créées et des perfectionnements considérables ont été introduits dans la construction des véhicules servant au transport.

Mais si ce progrès est général, on ne peut

nier qu'il soit beaucoup plus accentué dans l'industrie des transports terrestres que dans celle des transports par rivières et canaux.

La construction des voies navigables artificielles, activement poursuivie au début de ce siècle, a été quelque peu délaissée au milieu des préoccupations causées par l'établissement des grands chemins de fer.

C'est depuis quelques années seulement que le rôle de ces utiles artères est mieux apprécié et mieux défini. Aujourd'hui, que leur supériorité économique pour le transport de la plupart des matières pondéreuses est bien reconnue, on s'est mis à l'œuvre dans beaucoup de pays et un grand nombre de canaux sont en voie d'exécution.

Déjà même de grands progrès ont été accomplis dans l'établissement ou l'amélioration des voies navigables; mais il en reste beaucoup à réaliser dans la manière de les utiliser.

Cette question mérite d'être sérieusement examinée et il m'a paru qu'elle ne pouvait mieux l'être que dans un congrès où des hommes compétents, de nations différentes, se réuniraient pour l'élucider.

Il va de soi qu'indépendamment du problème intéressant que je viens d'indiquer, le congrès aurait à discuter toutes les ques-



kerque cinq années à peine, après l'achèvement du chenal; Breskens, avant même que l'étude complète des travaux en put être faite.

D'ailleurs, les débouchés de ces deux canaux se trouvaient à des distances considérables de Bruges; Dunkerque à 65, Breskens à plus de 30 kilomètres. De plus, la dimension des ouvrages était fort exigüe; de Nieupoort à Dunkerque, le mouillage n'était en hiver que de 1<sup>m</sup> 20 et descendait en été à 1 m. Sur le canal de l'Ecluse, la jauge avait été fixée à 1<sup>m</sup> 80.

Ce n'est pas dans de telles conditions, qu'on pouvait espérer rétablir une navigation maritime quelconque.

La voie d'Ostende a dû suivre, nécessairement, les destinées du port même de cette ville. Comme lui, elle a eu à lutter contre les atterrissements — l'éternel ennemi d'Ostende — chaque fois, que pour une raison ou une autre, les chasses n'ont pu maintenir la profondeur des passes. Comme lui, elle a eu à subir la loi du vainqueur, lorsqu'à deux reprises, en 1727 et 1732, la diplomatie européenne sut arracher au gouvernement de nos provinces, les honteuses concessions que l'on sait.

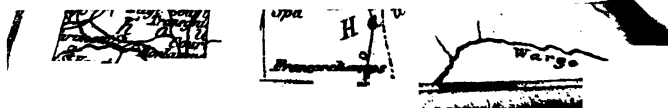
Aujourd'hui la ville de Bruges se trouve en face d'un quatrième et dernier effort.

En 1877, l'auteur de cette notice a publié un avant-projet " D'une communication directe de Bruges à la mer. „

Ce projet comporte trois parties distinctes :

- 1° Un port en eau profonde aux environs de Heyst;
- 2° Un canal maritime à grande section, de ce point de la côte à la ville de Bruges;
- 3° des installations maritimes à Bruges.

Le port de Heyst se compose de deux jetées con-



vergentes, de 900 m. de longueur, enracinées à terre, s'avancant aux profondeurs de 7<sup>m</sup> 50 sous mer basse, laissant entr'elles une surface abritée de 74 hectares.

Le canal maritime présente le même mouillage de 7<sup>m</sup> 50; il a une largeur au plafond de 20 mètres et de 65 mètres à la ligne de flottaison; celle-ci se trouve placée à la cote de 3<sup>m</sup> 63, du zéro d'Ostende.

Il a une longueur de 12 kilomètres, et est exclusivement alimenté par l'eau de la mer.

Les installations de Bruges offrent le même mouillage; elles se composent de quais de déchargement contournant un bassin, long de 1058 mètres, large de 200 mètres; de voies ferrées, de hangars, d'un bassin au bois, de calles sèches et de toutes les dépendances qui constituent un port de premier ordre.

Ce projet a été soumis à l'examen d'une commission belge et d'une commission internationale; il va être présenté à bref délai, par la ville de Bruges, à l'agrégation du gouvernement et des Chambres législatives.

DE MAERE LIMNANDER

---

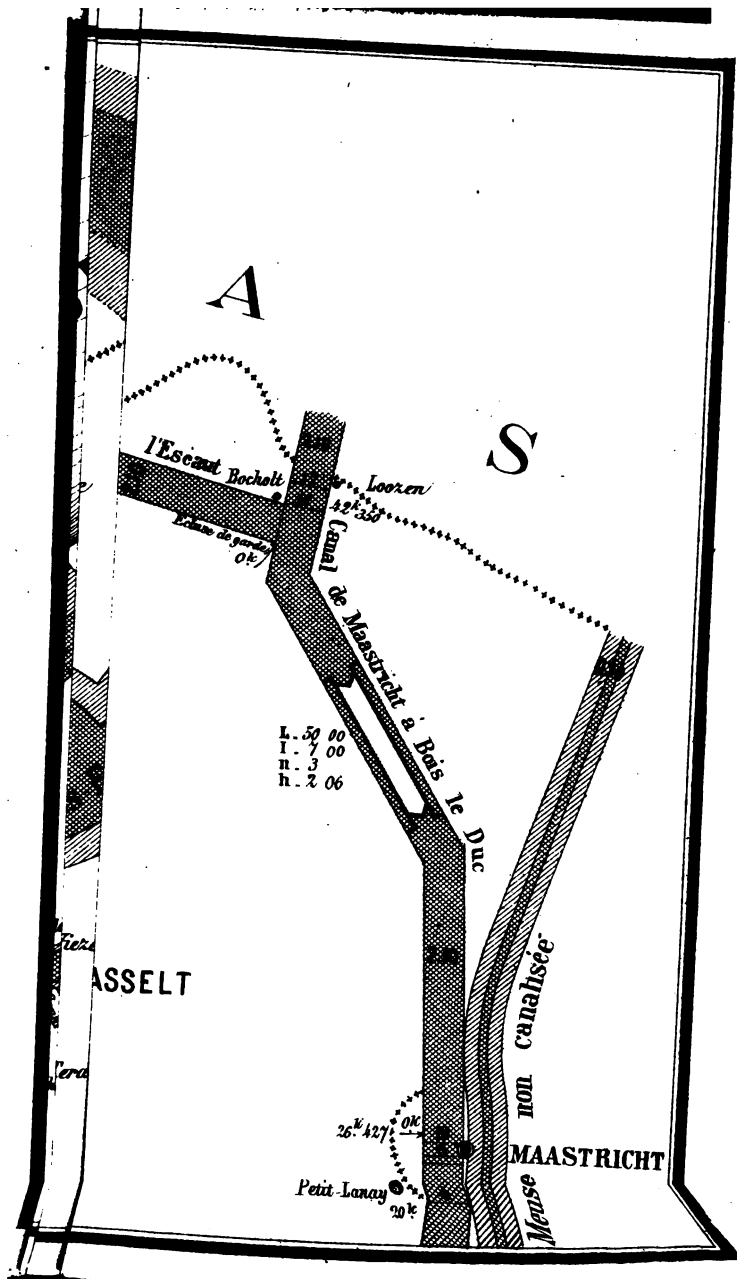




—

3

—





ionnelles. ( Echelle 0.0004 par mètre )

E.

BRABANT.

Ecluses du Canal de Bruxelles au Rupel.

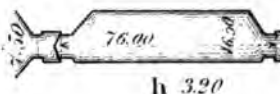
Ecluse maritime.  
Petit Willebroeck.  
N° 5.



Grand Willebroeck.  
N° 4.



Thisselt.  
N° 3.



Humbeek.  
N° 2.



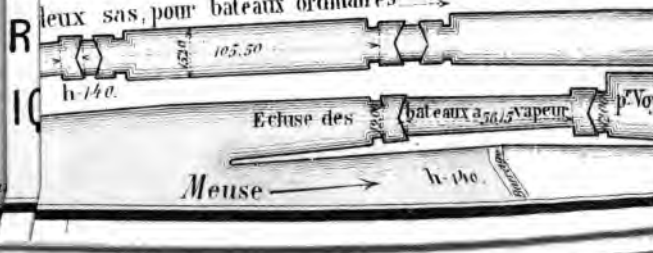
Trois Fontaines.  
N° 1.



LIÈGE

Ecluses d'Avroy à Liège

deux sas, pour bateaux ordinaires







De et  
Vers la Hollande et l'Allemagne  
par bureau d'intérieur

*Michelle*

Les bandes ont un millimètre de largeur pour un trafic de 200.000 tonnes de 1000 Kilos

NOTA Le trafic du Grand-  
Central n'est pas indiqué  
les lignes bleues repré-  
sentent le trafic des voies  
navigables et les lignes  
rouges le trafic des  
chemins de fer.

Turn  
hout

Boury Léopold

Winterlow

*Diels*

Hüswelt

Maestricht

*Surfing with a Paddle*

*Ind. Ind.*

1870

Virgilio Lombardi

*Candor*

Liège

ver. 8.1.1

*Myrales*

*Amblon*

Namur

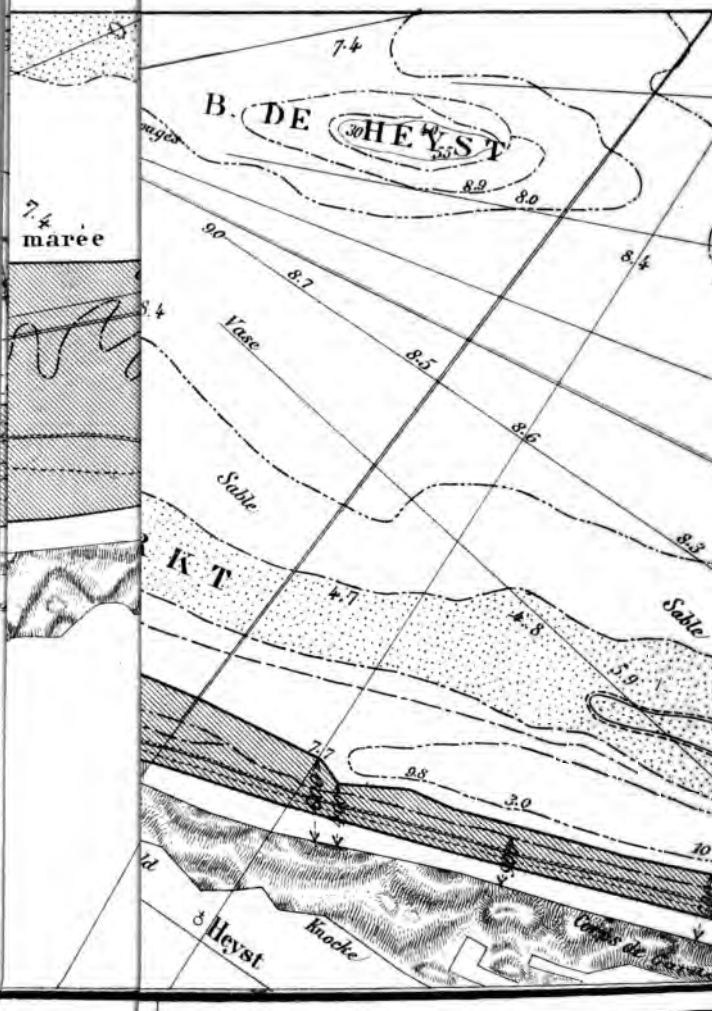
Belong

Angle

*Comb*

1

F I



1000

1000

1000

# LOUVAIN.

Pont de Wignacel.

Pont du chemin de fer.

Pont du bassin.

17.88

3.76

N.B. Le mouillage minimum sur le busc des écluses est celui du busc aval de l'écluse de Boertmerbeek. Il est limité à 3<sup>m</sup> 64.

Le mouillage minimum actuel est celui du deuxième bief qui est limité à 3<sup>m</sup> 50.

La longueur utile des écluses est de 56 mètres.

La largeur utile, minimum, est de 8<sup>m</sup> 20.

7301<sup>m</sup> 10

5

0K

1. The first part of the document is a list of references. The references are listed in a standard format, with the author's name, the title of the work, and the publisher. The references are as follows:

1. The first part of the document is a list of references. The references are listed in a standard format, with the author's name, the title of the work, and the publisher. The references are as follows:

1

1

•

—

1

1

1

obtenue par le saul-  
deur suffisante pour

ve permet qu'un ti-

50, comme le permettent  
du sas de Gand.

primer en réalisant

onstruire les ponts de

1

2